

# Mehr Zeit für Verdingkinder

Das Parlament wird die Frist für Gesuche um einen Solidaritätsbeitrag wohl verlängern.

Tobias Bär

Das Gesetz vom Herbst 2016 ist klar formuliert: Wer in der Schweiz vor 1981 Opfer von fürsorglichen Zwangsmaßnahmen oder Fremdplatzierungen wurde, hat Anrecht auf einen Solidaritätsbeitrag von 25 000 Franken. Die Betroffenen mussten bis Ende März 2018 ein Gesuch einreichen. «Auf Gesuche, die nach Ablauf dieser Frist eingereicht werden, wird nicht eingetreten.»

Dieselben Parlamentarier, welche die Frist vor drei Jahren gesetzt haben, wollen diese nun wieder aufheben. Noch in ihrer alten Zusammensetzung hat die Rechtskommission des Ständerats Ende Oktober einen Vorstoss von Raphaël Comte (FDP) für eine Verlängerung der Frist angenommen – einstimmig. Heute beschäftigt sich die Rechtskommission des Nationalrats mit der Forderung, ebenfalls noch mit den bisherigen Mitgliedern. Und auch dort geniesst die Verlängerung breite Zustimmung. «Mit dem heutigen Wissen war es ein Fehler, eine Frist zu setzen», sagt Matthias Aebischer (SP). Viele Betroffenen würden jahrelang mit sich und der eigenen Geschichte ringen, eine Deadline sei des-



Akten zu Verdingkindern im Stadtarchiv Bern.

Bild: zvg

halb unsinnig. Die Zahl der Gesuche sei schwierig abzuschätzen gewesen. Weil weniger Gesuche eingegangen seien als erwartet, könne man die Frist nun «mit gutem Gewissen aufheben». Der Bundesrat hatte mit bis zu 15 000 Betroffenen gerechnet, innerhalb der Frist gingen dann nur rund 9000 Gesuche ein.

## Verzicht wegen drohender EL-Kürzungen

Beat Flach (GLP) sagt, er habe die Frist bis jetzt als ausreichend lang und gut bekannt beurteilt. Offenbar gebe es aber Personen,

die wegen des allfälligen Verlusts ihrer Ergänzungsleistungen (EL) auf ein Gesuch verzichtet hätten. Gemäss dem geltenden Gesetz kann es zu EL-Kürzungen kommen, wenn das Vermögen der Betroffenen durch den Solidaritätsbeitrag die Freigrenze von 37 500 Franken übersteigt. Das Parlament ist derzeit daran, dies zu ändern. Deshalb mache eine neue Frist Sinn, sagt Flach. Auch Bernhard Guhl (BDP) ist der Meinung, dass aufgrund des Unrechts, das den Betroffenen angetan worden sei, eine Lösung gefunden werden müsse. Eine Fristerstreckung dürfe aber nicht zu einer verzögerten Auszahlung für jene führen, die ihr Gesuch rechtzeitig eingereicht hätten.

«Mit dem heutigen Wissen war es ein Fehler, eine Frist zu setzen.»

Matthias Aebischer  
Nationalrat (SP/BE)

Heute tritt das Bundesamt für Justiz nur in «absoluten Ausnahmefällen» auf verspätete Gesuche ein. Bis jetzt sind rund 240 davon eingegangen. Die rund 9000 regulären Gesuche will der Bund bis Ende Jahr abgearbeitet haben. Der abtretende CSP-Nationalrat Karl Vogler sagt: «Ich war bisher skeptisch gegenüber einer Fristerstreckung.» Inzwischen habe er seine Meinung aber geändert, «nicht zuletzt aufgrund des

Schlussberichts der Unabhängigen Expertenkommission». Darin wird unter anderem die «Aufhebung jeglicher Frist» für die Einforderung des Solidaritätsbeitrags gefordert.

## Der Bundesrat ist gegen die Fristverlängerung

Anfang 2018 hatte die Kommission Gründe aufgelistet, die einem Gesuch im Weg stehen können. Dazu zähle das Misstrauen gegenüber den Behörden oder die Angst vor den Reaktionen aus dem Umfeld. Robert Blaser, der Präsident des Vereins Fremdplatziert, sagt denn auch: «Eine Fristverlängerung löst diese Probleme nicht.» Die Betroffenen, die sich nach langem Abwägen doch noch zu einem Gesuch durchringen könnten, gingen ohne Verlängerung jedoch leer aus. Der Argumentation des Bundesrates, der gegen die Fristverlängerung ist, kann Blaser nichts abgewinnen.

Gemäss der Landesregierung müsste der Zahlungsrahmen von 300 Millionen Franken unter Umständen erhöht werden. Dafür müssten aber rund 3000 zusätzliche Gesuche eingehen. Für Blaser ein unrealistisches Szenario: «Es werden sich höchstens noch ein paar hundert melden.»

## Grüne Kritik an grünem Politiker

**Groupie-Vergleich** Genfs Regierungspräsident Antonio Hodgers sorgte kürzlich für Aufruhr, als er in einer RTS-Sendung eine ihm unliebsame Journalistin der Zeitung «Le Temps» kritisiert hatte: «Diese Journalistin ist in Pierre Maudet verliebt wie ein junges Mädchen in Justin Bieber.» Politiker und eine Gleichberechtigungsexpertin taxierten den Groupie-Vergleich in der Folge als sexistisch (die Redaktion CH Media berichtete).

Bei den weiblichen Aushängeschildern der Grünen in der Romandie sorgt Hodgers ebenfalls für Kopfschütteln, wie eine Umfrage zeigt. Vizepräsidentin Lisa Mazzone, die kürzlich in Genf mit dem besten Resultat in den Ständerat gewählt wurde, bezeichnet Hodgers Aussagen schlicht als «nicht akzeptabel».

Die neugewählte Ständerätin Céline Vara (NE), auch sie Vizepräsidentin der Grünen, sagt: «Ich halte diese Aussage nicht für intelligent, und ich bin insbesondere erstaunt, dass dies jemand gesagt hat, der sich ansonsten sehr für feministische Anliegen einsetzt.» Die frischgewählte Nationalrätin Leonore Porchet (VD) teilt die Meinung Mazzones und Varas ebenso.

Hodgers, der mit einer Bundesratskandidatur liebäugelt, hat sich bisher nicht zur Kritik geäußert.

Benjamin Weinmann aus Genf

# Trotz Flugscham: Schweiz bremst Nachtzüge

Züge von Paris kommen in Venedig verspätet an. Wegen Grenzkontrollen und Baustellen in der Schweiz.

Bahnverbindungen über lange Strecken sind wieder in Mode, genauso wie Nachtzüge – der Flugscham sei Dank. Die SBB haben sich aus dem Nachtzug-Geschäft allerdings schon lange verabschiedet, auch die Deutsche Bahn wollte damit nichts mehr am Hut haben. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind in die Bresche gesprungen und garantieren heute die wichtigsten Nachtzugverbindungen von der Schweiz, namentlich von Zürich nach Berlin und Hamburg sowie in Richtung Osten – nach Wien, Graz und Zagreb. Trotz des SBB-Rückzugs ist Zürich zweitgrösster Hub für Nachtzüge in Europa. Doch Richtung Westen und Süden – etwa nach Barcelona oder Rom – gibt es keine nächtlichen Verbindungen.

## Stadler hätte das nötige Rollmaterial

Die Forderungen nach neuen Nachtzügen sind lauter geworden, doch die Anbieter haben Mühe, ihnen nachzukommen. Dies hat der Geschäftsführer der Gesellschaft Thello, Roberto Rinaudo, bei einer Veranstaltung der Bahnjournalisten Schweiz Anfang Woche in Zürich klargemacht. Thello ist eine Tochterfirma von Trenitalia und fährt Nachtzüge zwischen Paris und Venedig via Lausanne und Simplontunnel.

Ein grosses Problem sind dabei die chronischen Verspätungen. Thello weist für die ers-



Thello fährt Touristen von Paris nach Venedig. An der Schweizer Grenze kommt es dabei oft zu Verzögerungen.

Bild: Alamy

ten neun Monate 2019 bei ihrem Zugpaar Paris-Venedig total 20073 Verspätungsminuten aus. Das heisst jeder Zug hatte im Schnitt 37 Minuten Verspätung, nur wenige waren pünktlich. Grund dafür sind laut Rinaudo sehr häufig Kontrollen des Schweizer Zolls und der Grenzwaache, obwohl die Züge nur im Transit durch die Schweiz fahren. «Da Thello-

Züge keine kommerziellen Haltestellen in der Schweiz haben, gelten sie als Güterzüge», kritisiert Rinaudo. Der Antrag auf einen Stopp in Lausanne wurde vor zwei Jahren gestellt, aber abgelehnt. Doch es könnten sich in diesen Zügen Migranten aufhalten oder auch Drogenkuriere. Daher wird viel kontrolliert. Grosskontrollen könnten Verzögerungen von bis zu 90

Minuten bedeuten, monierte Rinaudo.

Ein weiteres Ärgernis sind die nächtlichen Baustellen oder gar totale Streckenunterbrüche oder Tunnelsperrungen, welche ohne lange Vorankündigungen eingerichtet werden. Lange Umleitungen sind die Folge, im schlimmsten Fall fallen die Nachtzüge sogar ganz aus, wie Rinaudo berichtete. Im Jahr

2019 sei dies mehrmals passiert. Das Beispiel verdeutlicht, dass Wunsch und Realität auf den Schienen auseinanderlaufen: Alle wollen mehr Nachtzüge in Europa. Doch von einer Renaissance von Schlaf- und Liegewagen sind wir noch weit entfernt. Dabei könnte die Schweiz auch neues Rollmaterial liefern. Die Stadler AG hat soeben eine Reihe von topmodernen Schlaf-

## Bundesrat stärkt den Alptransit

**Güterverkehr** Im Sommer kündigte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga im Interview mit dieser Zeitung ein neues Massnahmenpaket an, um die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiter voranzutreiben. Jetzt macht sie ernst: Gestern hat der Bundesrat ein entsprechendes Paket verabschiedet. Damit sollen vor allen Dingen die Betriebsbeiträge an den unbegleiteten kombinierten Verkehr weniger rasch abgebaut werden. Der Bundesrat will die Laufzeit des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs bis 2026 verlängern. Zugleich soll der Zahlungsrahmen um 90 Millionen Franken erhöht werden. Weiter hat der Bundesrat die Trassenpreise für Züge per 2021 gesenkt. (sda/sva)

und Liegewagen fertiggestellt. Allerdings nicht an einen europäischen Anbieter, sondern nach Aserbaidschan. Diese Wagen sollen möglichst bald auf der Strecke Baku-Tbilisi-Kars-Istanbul zum Einsatz kommen. Die Wagen haben allerdings ihren Preis: Rund 3 Millionen Franken pro Stück.

Gerhard Lob